

UB Braunschweig

84



10279-456-0

---

**BETRIEBS-RESULTATE**  
**DER**  
**HERZOGL. BRAUNSCHWEIGISCHEN**  
**EISENBAHNEN**

**VOM**  
**JAHRE 1851.**

---

**VERÖFFENTLICHT,**

**BRAUNSCHWEIG, DEN 1. NOVEMBER 1852.**

**HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE EISENBAHN- UND POST-DIRECTION.**

**VON AMSBERG.**

---

**BRAUNSCHWEIG,**

**DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.**

**1852.**

**I.**

**Bahnbeschreibung.**

---

Haupttrichtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.									
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung.	Mittleres Gefälle.	Maximum		
	von der Station	nach der Station	von	bis	für den Tarif abgekürzt.	genau.		auf dem Bahnhofs	Meilen.	horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung.
													Nro.	Nro.	Meil.	Meil.			
Braunsch.-Magdeb.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1½	1,58	1,58	Braunschweig	1,201										
		Wolfenbüttel						Wolfenbüttel	0,165	0,33	1,20	0,05	22,7	—	1/1813	—	1/780	1/1214	
		Scheppenstedt	1,58	3,98	2½	2,40	—	Scheppenstedt	0,111	0,19	2,16	0,05	87,2	—	1/716	—	1/400	1/745	
		Jerxheim	3,98	5,62	1¾	1,64	—	Jerxheim	0,111	0,03	0,22	1,39	—	63,5	—	1/671	—	1/404	
		Wegersleben	5,62	7,63	2	2,01	—	Wegersleben	0,118	0,74	0,00	1,27	—	16,9	—	1/3097	—	1/716	
Braunsch.-Harzbg.	Wegersleben	Oschersleben	7,63	8,89	1¼	1,26	—	Oschersleben	0,333	0,86	0,28	0,12	—	9,5	—	1/3324	1/594	1/1678	
	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,89	9	8,89	1,58	für drei Aus- weichestellen	2,039 0,194 2,233	2,15	3,86	2,88	20	—	1/1560	—	1/400	1/404	
	Wolfenbüttel	Börssum	1,58	3,03	1½	1,45	—	Börssum	0,007	0,20	0,92	0,33	30,8	—	1/1225	—	1/138	1/346	
	Börssum	Schlade	3,03	3,80	1	0,77	—	Schlade	0,084	0,03	0,55	0,19	24,2	—	1/822	—	1/294	1/891	
	Schlade	Vienenburg	3,80	5,00	1	1,20	—	Vienenburg	0,125	0,01	1,19	0,00	151,7	—	1/205	—	1/149	—	
Wolfenb.-Hannover	Vienenburg	Harzburg	5,00	6,07	1	1,07	—	Harzburg	0,082	0,00	1,07	0,00	350,5	—	1/70	—	1/45	—	
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,07	4½	4,49	—	—	0,298	0,24	3,73	0,52	557,2	—	1/210	—	1/45	1/246	
	Braunschweig	Vechelde	0,00	1,88	2	1,88	1,88	Vechelde	0,067	0,22	1,07	0,59	32	—	1/1528	—	1/348	1/499	
	Vechelde	Landesgrenze	1,88	2,51	½	0,63	0,63	—	—	0,18	0,15	0,30	—	14,7	—	1/1110	1/728	1/400	
	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,51	2½	2,51	2,51	—	0,067	0,40	1,22	0,89	17,3	—	1/3772	—	1/348	1/400	
Alle Bahnen (in der Richtung von Braun- schweig aus)		—	—	—	—	16	15,89	4,09	—	2,598	2,79	8,81	4,29	—	—	—	—	1/45	1/346

Richtungsverhältnisse.			Niveauverhältnisse.								Brücken.		Eröffnung		Bemerkungen.
Länge		Kleinster Curvenhalbmesser.	Länge				Maximum		a. von u. über 12 Fuss Weite, b. unter 12 Fuss Weite.		des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.			
in geraden Linien.	in Curven.		in der ungefähren Höhe des natürli- chen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten üb. 1 Fuss Tiefe.	Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Einschnitte.	Anzahl derselben.			Gesamtweite aller dieser Brücken.		
Meil.	Meil.	Ruthen.	Meil.	Meil.	Meil.	Fuss.	Fuss.	Fuss.	Fuss.		Fuss.				
1,22	0,36	231	0,45	0,56	0,57	5,04	8,24	7	22	{ a. 3 b. 23	276 80	16. Juli 1843.	1. Dec. 1838.	15. Oct. 1844.	
1,18	1,22	231	0,37	1,69	0,34	5,17	6,22	10	21	{ a. 10 b. 24	386 108				
0,96	0,68	400	0,15	1,12	0,37	5,37	5,89	7,3	8,5	{ a. 3 b. 18	42 55				
1,78	0,23	600	0,12	1,82	0,07	4,96	2,24	7,5	2,3	{ a. 5 b. 26	64 145				
0,96	0,30	500	0,08	0,96	0,22	5,25	7,50	7,5	12	{ a. 4 b. 6	52 40				
6,10	2,79	231	1,17	6,15	1,57	5,51	6,88	10	22	{ a. 25 b. 97	820 428	22. Aug. 1840.	31. Oct. 1841. 10. Aug. 1840. 8. Nov. 1843.	Vom 22. Aug. 1840 bis 31. Oct. 1841 hat zwischen diesen beiden Stationen eine Beförderung mittelst gewöhnlichen Landfuhrwerks stattgefunden. mit Pferden. mit Locomotiven.	
0,89	0,56	231	0,11	0,97	0,37	7,08	7,70	9,5	10	{ a. 15 b. 7	522 42				
0,65	0,12	600	0,02	0,70	0,05	4,29	6,00	9	6	{ a. 3 b. 6	146 64				
0,72	0,48	225	0,06	1,05	0,09	6,11	1,78	7	2	{ a. 7 b. 6	652 16				
0,70	0,37	225	0,10	0,97	0,00	3,00	0,00	6,5	0	{ a. 2 b. 21	67 81				
2,96	1,53	225	0,29	3,69	0,51	5,19	6,41	9,5	10	{ a. 27 b. 40	1387 203	19. Mai 1844.	6. Aug. 1847.		
0,88	1,00	400	0,35	1,21	0,32	7,90	7,53	13	12	{ a. 3 b. 14	48 59				
0,63	—	—	0,05	0,51	0,07	6,35	2,49	10	4	{ a. — b. 4	— 18				
1,51	1,00	400	0,40	1,72	0,39	7,44	6,60	13	12	{ a. 3 b. 18	48 77				
10,57	5,32	225	1,86	11,56	2,47	5,69	6,74	13	22	{ a. 55 b. 155	2255 708				

## II. Anlagecapital und

	A. Grund- entschädigung. Thaler.	B. Erd- arbeiten. Thaler.	C. Brücken. Thaler.	D. Oberbau. Thaler.	E. Ausweichungen. Thaler.	F. Ueberfahrten. Thaler.	G. Bahnhöfe. Thaler.
Durch angeliehene Capitalien . . .	307 000	374 000	155 000	1 195 000	27 000	27 000	486 000
Aus den Betriebsaufküntten bis Ende 1851 . . .	—	—	—	18 422	5 118	—	129 106
<i>Summa</i> . .	307 000	374 000	155 000	1 213 422	32 118	27 000	615 106
Procenle des gesammten nutzbaren Anlagecapitals von 3 842 944 Thaler .	7,99	9,73	4,03	31,58	0,84	0,70	16,01
Kosten pro Bahameile (auf 15,89 Ml. vertheilt)	19 320	23 537	9 755	76 364	2 021	1 699	38 710
Für obige Summe von 3 842 944 Thaler ist unter Anderem beschafft:	11,40 Meilen Planum für ein Doppelgleis zwischen Oschersleben u. der Hannover-sch. Grenze. 4,49 Meilen Planum f. ein einfaches Gleis zwischen Wolfenbüttel und Harzburg. 15,89 Meilen.	Wie nebenstehend bemerkt.	55 Brücken v. 12 Fss und mehr Weite in der Gesamtweite v. 2255 Fss. (im Durchschnitt à 41 Fuss Weite). 155 dito unter 12 Fss. Weite in der Gesamtweite von 708 F. (im Durchschnitt à 4,57 Fss. Weite). 210 Brücken in der Gesamtweite von 2963 Fuss (im Durchschnitt à 14,1 F. Weite).	31956 Rth. = 19,67 Ml. Hauptgleise, 4106 Rth. = 2,52 Ml. Nebengleise, 36062 Rth. = 22,19 Ml. Gleise. Ausserdem 2 1/2 Meil. Bahn von Flachs-schienen auf fichtenem Langholz, welche späterhin wieder beseitigt ist.	64 zweispur. Weich. 33 dreispur. „ 1 vierspur. „ 18 selbstth. „ 116 Weichen.	Hierunter befinden sich 3 Brücken-übergänge, wovon späterhin der eine wiederum beseitigt ist.	1 Bahnhof erst. Rang. (Braunsch.) 9 dito untergeordn. Rg. (hierbei ist Borssum ausgeschl.) 10 Bahnhöfe. Auf diesen Bahnhöfen liegen. 15 Drehschb. 1 grosser Rolltisch 1 klein. dito.
Kosten für die Einheiten der vorstehenden Arbeiten und Anschaffungen.	Macht pro Meile im Durchschnitt 19 320 Thlr.	Macht pro Meile im Durchschnitt 23 537 Th.	Macht für jeden Fuss der Brückenweiten im Durchschnitt 52,3 Thlr.	Macht nach Abrechnung v. 100 000 Thlr. für die wieder entfernten Gleise im Durchschnitt pr. lauf. Ruthe Gleis 30,9 Thlr. oder pro Meile 50 177 Thlr.	Macht für jede Weiche im Durchschnitt 277 Thlr.	—	—

### Repartition des verzinslichen Anlage-

Bahnstrecke:	Bahnlänge (genau) Meilen.
Nutzbares Capital.	
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . . .	1,58
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . . .	7,31
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	4,49
Braunschweig - Hannoversche Grenze . . . . .	2,51
<i>Summa</i> . . . . .	15,89
Für einen Schienenvorrath . . . . .	—
Verzinsliches Capital . . . . .	—

# dessen Verwendung.

H. Locomotiven. Thaler.	I. Wagen. Thaler.	K. Admini- stration. Thaler.	L. Zinsen. Thaler.	M. Electrischer Telegraph. Thaler.	N. Insgemein. Thaler.	Summa des nutz- bar. Anla- gecapitals. Thaler.	Für einen Vorrath v. Schienen zum zweit. Bahngleis. Thaler.	Reserve- u. extra- ord. Bau- fonds. Thaler.	Das ver- zinsl. An- lagecapital beträgt Thaler.
281 000	256 000	83 000	107 000	—	152 000	3 450 000	228 000	—	3 678 000
74 458	134 357	—	—	11 652	19 831	392 944	—	286 329	
355 458	390 357	83 000	107 000	11 652	171 831	3 842 944	228 000	286 329	
9,25	10,15	2,16	2,79	0,30	4,47	100,00			
22 370	24 566	5 224	6 734	733	10 814	241 847			
23 Locomot. = 284 281 Th. 23 Tender = 51 341 Th. = 335 622 Th.	51 St. m. 140 Ax. bed. Pers.-W. = 126 430 Thlr. 16 St. m. 32 Ax. offn. Pers.-W. = 8,600 Thlr. 73 St. m. 207 Ax. bed. Güterw. = 108 625 Thlr. 113 St. m. 268 Ax. offen. Güterw. = 89 937 Thlr. 100 St. m. 200 Ax. Erdwagen = 40 000 Thlr. 353 W. m. 847 Ax. = 373 592 Thlr.	—	—	11,4 Meil. ein- fache Drath- leitung über der Erde zwischen Oschersleben u. der Han- noverschen Grenze mit 7 Stationen.	Darunter 114 Wärterbd. 120 optische Telegraphen. Die Ausstat- tung des Ma- schinenhauses m. Werkzeug- maschinen u. Veranschla- gung der Südbahnlinie.	—			
Ausschliess- lich d. Ersatz- stücke im Drehschn. für 1 Locom. 12 360 Thl. 1 Tender 2 232 Thl. 1 Loc. m. Tnd. 14 592 Thl.	Ausschliesslich der Ersatzstücke im Durchschnitt für 1 Axe d. bed. Pers.-Wag. 903 Thl. 1 " " offen. " 269 " 1 " " bed. Güterwag. 525 " 1 " " offen. " 336 " 1 " " Erdwagen 200 "	Macht 2,4 Procent des ursprüng- lichen Anlage- capitals von 3 450 000 Thl.	Macht 3,1 Procent des ursprüng- lichen Anlage- capitals von 3 450 000 Thl.	Macht pro Meile Tele- graphenlinie 1022 Thl.	—	—			

capitals von 3 678 000 Thlr.

Verzinsliches Anlagecapital	
im Ganzen. Thaler.	pro Meile. Thaler.
513 000	324 684
1 600 000	218 878
640 000	142 539
697 000	277 689
3 450 000	217 118
228 000	
3 678 000	

### III. Einnahme

Cap.	Litr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Litr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
I.		Personenverkehr (excl. Gepäck).			
	a.	Einseitiger Verkehr.			
		Station Braunschweig . . . . .	26 312		
		„ Wolfenbüttel . . . . .	17 075		
		„ Scheppenstedt . . . . .	5 968		
		„ Jerxheim . . . . .	2 784		
		„ Wegersleben . . . . .	1 738		
		„ Oschersleben . . . . .	5 764		
		„ Börssum . . . . .	1 752		
		„ Schladen . . . . .	3 330		
		„ Vienenburg . . . . .	6 236		
		„ Harzburg . . . . .	6 629		
		„ Vechelde (die Einnahme ist unter Cap. I. b. 2. enthalten) . .	—		
		Summa I. a. . . .		77 588	
	b.	Gemeinschaftlicher Verkehr.			
		1) mit Magdeburg . . . . .	21 382		
		2) „ Hannover . . . . .	26 140		
		3) „ dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande . . . . .	85 178		
		4) Einnahme von den Schnellzügen . . . . .	70 272		
		Summa I. b. . . .		202 972	
	c.	Abonnements . . . . .	—	1 040	
	d.	Varia . . . . .	—	4 655	
		Summa I. Personenverkehr . . .			286 225
		Latus . . . .			286 255

#### Repartition der vorstehenden Betriebs-Einnahme

Bahnstrecke.	Betriebs-			
	aus dem Per- sonenverkehre (excl. Gepäck)	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck)	Varia.	im Ganzen.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Braunschweig - Wolfenbüttel .	54 923	53 626	622	109 171
Wolfenbüttel - Oschersleben .	149 989	234 952	3 112	388 053
Wolfenbüttel - Harzburg . .	27 386	26 345	1 867	55 598
Braunsch.-Hannov. Grenze .	53 957	91 479	1 036	146 472
Alle Bahnen . .	286 255	406 402	6 637	699 294



im Jahre 1851.

Cap.	Littr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Littr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
II.		<i>Transport . . .</i>	—	—	286 255
		<b>Güterverkehr.</b>			
	a.	<b>Einseitiger Verkehr.</b>			
		Station Braunschweig . . . . .	27 100		
		„ Wolfenbüttel . . . . .	7 854		
		„ Scheppenstedt . . . . .	3 676		
		„ Jerxheim . . . . .	3 330		
		„ Wegersleben . . . . .	2 204		
		„ Oschersleben . . . . .	12 268		
		„ Börssum . . . . .	562		
		„ Schladen . . . . .	1 977		
		„ Vienenburg . . . . .	4 924		
		„ Harzburg . . . . .	2 939		
		„ Vechede (die Einnahme ist unter Cap. II. b. 2. mit enthalten)	—		
		<i>Summa II. a. . . .</i>		66 834	
	b.	<b>Gemeinschaftlicher Verkehr.</b>			
		a) mit Magdeburg . . . . .	19 883		
		b) „ Hannover . . . . .	32 912		
		c) „ dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande . . . . .	271 216		
		<i>Summa II. b. . . .</i>	—	324 011	
	c.	<b>Transport von Steinen . . . . .</b>	—	14 997	
	d.	<b>Varia . . . . .</b>	—	560	
		<i>Summa II. Güterverkehr . . .</i>	—	—	406 402
III.		Pachtgelder . . . . .	—	—	2 970
IV.		Zinsen . . . . .	—	—	1 250
V.		Vom elektrischen Telegraphen . . . . .	—	—	—
VI.		Sonstige Einnahmen . . . . .	—	—	2 417
		<i>Summa der Betriebs-Einnahme pro 1851 . . .</i>	—	—	699 294
VII.		Uebertrag aus dem Jahre 1850 und der Vorzeit . . .	—	—	113 002
		<b>Gesamt-Einnahme . . .</b>	—	—	812 296

von 699 294 Thlr. sub Cap. I. bis VI.

Einnahme		Einnahme		Bemerkungen.
pro Bahnmeile (der Betriebs- länge). Thaler.	pro Fahrmeile. Thaler.	pro Person und Meile. Pfennig.	pro Centner Gut und Meile (excl. Freigut). Pfennig.	
72 781	10,34	24,34	3,16	Die Bahnlänge, die Fahrmeilen, die beförderten Personen und Güter sind aus Tabelle I und VII zu ersehen.
51 740	13,23	26,48	3,40	
12 355	4,34	20,02	2,15	
58 589	15,17	23,55	3,59	
43 706	11,22	24,72	3,28	

## IV. Ausgabe

Cap.	Litr.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzelnen.	im Ganzen	
				Thlr.	Thlr.	
I.			Administration.			Die seitwärts unter Cap. I. und II. bemerkten Ausgaben beziehen sich lediglich auf den Eisenbahndienst.
	a.		Für Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direction:			
			Besoldungen . . . . .	9 775		
	b.		Für Herzogl. Eisenbahn- u. Post-Hauptcasse:			
			Besoldungen . . . . .	900		
	c.		Für Herzogl. Eisenbahn- und Post-Betriebs- Verwaltung:			
			Besoldungen . . . . .	5 025		
	d.		Für die Werkstätten-Verwaltung:			
			Besoldungen . . . . .	4 300		
			<i>Summa Cap. I. . .</i>	—	20 000	
II.			Sonstige allgemeine Kosten.			
	a.		Diäten und Reisekosten . . . . .	1 344		
	b.		Bureau- und Druckkosten . . . . .	11 119		
	c.		Uniformirung . . . . .	3 653		
			<i>Summa Cap. II. . .</i>	—	16 116	
III.			Transportverwaltung.			
	a.		Besoldungen des Expeditionspersonals . . . .	9 411		
	b.	1.	„ „ Fahrpersonals . . . . .	8 972		
		2.	„ „ Hilfspersonals . . . . .	6 022		
		3.	Cokesprämien und Meilengelder etc. . . . .	2 955		
	c.	1.	Unterhaltung der Locomotiven . . . . .	31 129		
		2.	„ „ Personenwagen . . . . .	9 318		
		3.	„ „ Gepäck- und Güterwagen . . . . .	10 433		
		4.	Für Räder und Achsen zu Personen- und Gü- terwagen . . . . .	6 075		
	d.	1.	Heizmaterial für Locomotiven . . . . .	49 762		
		2.	Material zum Oelen und Putzen derselben . .	8 115		
		3.	„ „ Schmieren und Putzen der Per- sonen- und Güterwagen . . . . .	2 410		
		4.	Heizungs- und Beleuchtungsmaterial für die Bahnhöfe und Bahnzüge etc . . . . .	4 923		
		5.	Betriebs-Geräthschaften . . . . .	2 600		
	e.		Varia incl. Wagenmiethe . . . . .	39,674		
			<i>Summa Cap III. . .</i>	—	191 799	
IV.			Bahnhofs-Verwaltung.			
	a.		Besoldungen der Bahnhofs-Aufseher u. Portiers	3 220		
	b.		„ „ Bahnhofs-Arbeiter . . . . .	20 681		
	c.		Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude etc. . .	7 342		
	d.		„ „ Drehscheiben und Excentrics . . . . .	2 227		
	e.		Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer .	546		
			<i>Summa Cap. IV. . .</i>	—	34 016	
			<i>Latus . .</i>	—	261 931	

## im Jahre 1851.

Cap.	Litr.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzelnen.	im Ganzen.	
				Thlr.	Thlr.	
V.			<i>Transport . .</i>	—	261 931	
			Bahn-Verwaltung.			
			Bahnaufsicht:			
	a.		Besoldungen der Bahnaufseher . . . . .	2 360		
	b.		„ „ Bahnwärter . . . . .	17 948		
	c.		„ „ Excentricwärter . . . . .	3 826		
	d.		Unterhaltung der Bahnen:			
	1.		Braunschweig-Oscherslebener Bahn . . . . .	27 284		
	2.		Wolfenbüttel-Harzbürger Bahn . . . . .	5 198		
	3.		Braunschweig-Hannoversche Bahn . . . . .	6 072		
	e.		Offenhaltung der Bahnen bei Schnee etc. . .	1 184		
			<i>Summa Cap. V. . .</i>	—	63 872	
VI.			Für den elektrischen Telegraphen.			
	a.		Besoldungen der Telegraphen-Beamten . . .	815		
	b.		Unterhaltungskosten . . . . .	428		
			<i>Summa Cap. VI. . .</i>	—	1 243	
VII.	a. — c.		Verschiedene Ausgaben . . . . .	—	6 816	
			<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I.—VII.)</i>	—	333 862	
VIII.			Verwendungen zu Neubaugegenständen.			
	a.		1 Locomotive nebst Tender . . . . .	14 732		
	b.		6 Personenwagen . . . . .	18 957		
	c.		4 Gepäckwagen . . . . .	6 855		
	d.		10 offene Güterwagen . . . . .	8 010		
	e.		Verbesserung der Bahngleise . . . . .	10 001		
	f.		Anlegung von Ausweichevorrichtungen . . .	2 206		
	g.		Für Eisenbahn-Nebengebäude zu Scheppenstedt, Jerxheim und Wegersleben . . . . .	1 507		
	h.		Für Anlegung einer Drehscheibe nebst Neben- bahn zu Vienenburg . . . . .	2 141		
	i.		Kosten der Erweiterung der Bruchthorstrasse zu Braunschweig . . . . .	9 558		
	k.		Für Baulichkeiten zu Jerxheim . . . . .	2 922		
	l.		Für Erbauung eines Güterschuppens zu Schladen	816		
	m.		Fernere Kosten der Veranschlagung der Süd- bahnlinie . . . . .	6 352		
			<i>Summa Cap. VIII. für Neubaugegenstände .</i>	—	84 077	
IX.			Ablieferung an die Staatscasse . . . . .	—	164 000	
X.			Zuschuss zum Reserve- und extraordi- nären Baufonds . . . . .	—	230 357	
			<i>Gesamt-Ausgabe . .</i>	—	812 296	

# R e p a r t i t i o n

der vorstehenden Betriebsausgabe von 333 862 Thlr. sub Cap. I. — VII.

Bahnstrecke.	Betriebsausgabe					Bemerkungen.
	im Ganzen.	pro Bahnmeile (der Tarif- länge).	pro Fahr- meile.	pro Achsmeile (aller Wagen).	pro Centner- meile der Brutto- beförde- rung.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfennig.	Pfennig.	
Braunschweig - Wolfenbüttel . .	50 100	33 400	4,74	41,6	0,52	Die Trennung der Ausgabe nach den verschiedenen Bahnstrecken beruht auf einer rationellen Vertheilung. Die Bahnlänge, die Fahrmeilen, die Achsmeilen und die Bruttobeförderung sind aus den Tabellen I. und VII. zu ersehen.
Wolfenbüttel - Oschersleben . .	180 808	24 108	6,17	48,0	0,59	
Wolfenbüttel - Harzburg . . . .	38 204	8 490	2,99	33,5	0,43	
Braunschweig - Hannoversche Grenze . . . . .	64 750	25 900	6,70	42,8	0,53	
Alle Bahnen	333 862	20 866	5,36	43,8	0,54	

# V. A b r e c h n u n g

vom gesammten Eisenbahn- und Post-Betriebe für das Jahr 1851.

	Vom		Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler.
	Eisenbahn- Thaler.	Post- Thaler.	
Betriebs-Einnahmen pro 1851 . . . . .	699 294	138 171	837 465
Betriebs-Ausgaben pro 1851 . . . . .	333 862	96 199	430 061
Reinertrag pro 1851 . . . . .	365 432	41 972	407 404
Uebertrag aus dem Jahre 1850 und der Vorzeit . . . . .	113 002	—	113 002
Summa . . . . .	478 434	41 972	520 406
Diese Summe ist folgendermassen verwandt:			
1) Verwendungen für Neubaugegenstände . . . . .	84 077	—	84 077
2) Ablieferung an die Staatscasse . . . . .	164 000	36 000	200 000
(Die Ablieferung vom Eisenbahnbetriebe beträgt: 4,75 Procent vom nutzbaren Anlagecapital, 4,46 „ „ verzinslichen Anlagecapital).			
3) Zuschuss zum Eisenbahn-Reserve- und extraord. Baufonds . . . . .	230 357	5 972	236 329
Summa wie oben . . . . .	478 434	41 972	520 406
Der nutzbare Theil des verzinslichen Anlagecapitals beträgt . . . . .		3 450 000	3 678 000
Der als Schienenvorrath todte liegende Theil desselben . . . . .		228 000	
Das gesammte verzinsliche Anlagecapital beträgt also . . . . .			
Der Reserve- und extraord. Baufonds betrug Ende 1850 . . . . .		50 000	
Hierzu der obige Zuschuss vom Eisenbahnbetriebe . . . . .		230 357	286 329
vom Postbetriebe . . . . .		5 972	
Dieser Fonds beträgt also Ende 1851 . . . . .		—	

Ertrag und Rentabilität der einzelnen Bahnstrecken pro 1851.

B a h n s t r e c k e .	Anlage- capital.	Betriebs- einnahme.	Betriebs- ausgabe.	Rein- ertrag.	Von der Einnahme beträgt die Ausgabe	Vom An- lagecapital beträgt der Reinertrag
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Procent.	Procent.
Braunschweig-Wolfenbüttel . .	513 000	109 171	50 100	59 071	45,9	11,52
Wolfenbüttel-Oschersleben . .	1 600 000	388 053	180 808	207 245	46,6	12,95
Wolfenbüttel-Harzburg . . .	640 000	55 598	38 204	17 394	68,7	2,72
Braunsch.-Hannoversche Grenze	697 000	146 472	64 750	81 722	44,2	11,72
Nutzbare Anlagecapital . . .	3 450 000	699 294	333 862	365 432	47,7	10,59
Verzinsliches Anlagecapital . .	3 678 000	—	—	—	—	9,94

Bemerkung. Nimmt man Einnahme, Ausgabe und Baucapital der Braunschweig-Wolfenbüttler Strecke halb zur Wolfenbüttel-Oscherslebener und halb zur Wolfenbüttel-Harzbürger Strecke, so hat sich die Braunschweig-Oscherslebener Bahn mit 12,75 und die Braunschweig-Harzbürger mit 5,23 Procent verzinst.

## VI. Personen- und Güter-

Bahnstrecke  und  Bahnrichtung.	Länge.  Meil.	Personen				Personen			Gepäck	
		erster  Classe.	zweiter  Classe.	dritter  Classe.	vierter  Classe.	Anzahl	Gewicht à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.  Meil.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
A. Wirklich be										
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . .	1,5	3 816	42 657	121 360	50 388	218 221	272 777	1,5	33 638	1,5
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . .	1,5	2 391	39 181	137 223	36 264	215 059	268 824	1,5	32 970	1,5
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	3	6 207	81 838	258 583	86 652	433 280	541 601	1,5	66 608	1,5
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . .	7,5	3 686	33 211	86 555	12 780	136 232	170 290	6,06	28 583	7,14
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . .	7,5	2 272	29 288	95 619	9 154	134 333	167 917	5,99	27 634	7,21
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	15	5 958	62 499	180 174	21 934	270 565	338 207	6,03	56 217	7,18
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	103	5 932	24 565	33 660	64 260	80 325	2,99	6 553	3,23
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	77	5 712	32 807	26 646	65 242	81 553	3,09	5 642	3,42
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	9	180	11 644	57 372	60 306	129 502	161 878	3,04	12 195	3,32
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	2 501	32 514	101 708	3 953	140 676	175 845	2,43	31 453	2,51
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	3 938	32 237	90 599	3 779	130 553	163 192	2,44	30 966	2,47
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	5	6 439	64 751	192 307	7 732	271 229	339 037	2,43	62 419	2,49
alle Bahnen . .	16	18 784	220 732	688 436	176 624	1 104 576	1 380 723	3,02	197 439	3,54
B. Gesamtbeförderung,										
von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . .	1,5	5 724	63 986	182 040	75 582	327 332	409 165	1	50 458	1
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . .	1,5	3 587	58 772	205 835	54 396	322 590	403 238	1	49 454	1
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	1,5	9 311	122 758	387 875	129 978	649 922	812 403	1	99 912	1
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . .	7,5	27 496	232 011	596 460	60 049	826 016	1 032 520	1	204 211	1
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . .	7,5	16 816	203 220	562 212	22 744	804 992	1 006 240	1	199 358	1
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	7,5	44 312	435 231	1 068 672	82 793	1 631 008	2 038 760	1	403 569	1
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	415	20 196	77 924	93 772	192 307	240 384	1	21 140	1
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	301	19 898	115 364	66 128	201 691	252 114	1	19 295	1
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	716	40 094	193 288	159 900	393 998	492 498	1	40 435	1
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	6 250	80 959	246 099	7 906	341 214	426 518	1	79 087	1
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	9 843	80 378	220 770	7 558	318 549	398 186	1	76 358	1
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	2,5	16 093	161 337	466 869	15 464	659 763	824 704	1	155 445	1
alle Bahnen . .	16	70 432	759 420	2 116 704	388 135	3 334 691	4 168 365	1	699 361	1
C. Durchschnittsbe										
von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . .	1,5	3 816	42 657	121 360	50 388	218 221	272 777	1,5	33 639	1,5
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . .	1,5	2 391	39 182	137 223	36 264	215 060	268 825	1,5	32 969	1,5
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	1,5	6 207	81 839	258 583	86 652	433 281	541 602	1,5	66 608	1,5
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . .	7,5	3 666	30 935	67 528	8 006	110 135	137 670	7,5	27 228	7,5
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . .	7,5	2 242	27 096	74 962	3 032	107 332	134 165	7,5	26 581	7,5
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	7,5	5 908	58 031	142 490	11 038	217 467	271 835	7,5	53 809	7,5
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	92	4 488	17 317	20 838	42 735	53 419	4,5	4 698	4,5
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	67	4 422	25 636	14 695	44 820	56 025	4,5	4 288	4,5
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	159	8 910	42 953	35 533	87 555	109 444	4,5	8 986	4,5
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	2 500	32 384	98 440	3 162	136 486	170 607	2,5	31 635	2,5
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	3 937	32 151	88 308	3 023	127 419	159 274	2,5	30 543	2,5
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	2,5	6 437	64 535	186 748	6 185	263 905	329 881	2,5	62 178	2,5
alle Bahnen . .	16	4 402	47 464	132 294	24 258	208 418	260 523	16	43 710	16

# Frequenz im Jahre 1851.

Eilgut		Frachtgut u. Vieh		Producte		Equipagen, Pferde, Hunde					Freigut		Alle Güter zus.		Pers. u. Güter zus.	
Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Equipagen. Stek.	Pferde. Stek.	Hunde. Stek.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
f ö r d e r t s i n d :																
38 960 31 540	1,5 1,5	1 389 910 661 320	1,5 1,5	217 735 740 580	1,5 1,5	40 109	745 156	454 393	8 391 12 645	1,5 1,5	27 453 103 680	1,5 1,5	1 716 087 1 582 735	1,5 1,5	1 988 864 1 851 559	1,5 1,5
70 500	1,5	2 051 230	1,5	958 315	1,5	149	901	847	21 036	1,5	131 133	1,5	3 298 822	1,5	3 840 423	1,5
39 668 32 961	7,07 7,06	1 404 621 661 563	6,33 7,32	325 779 363 671	5,39 5,16	38 107	725 164	309 233	8 114 12 642	6,86 7,18	24 722 48 228	4,53 4,13	1 831 487 1 146 699	6,93 6,49	2 001 777 1 314 616	6,86 6,43
72 629	7,06	2 066 184	7,33	689 450	5,27	145	889	542	20 756	7,05	72 950	4,27	2 978 186	6,76	3 316 393	6,69
1 685 1 638	3,14 2,95	34 488 24 996	3,56 2,93	98 735 685 508	3,07 4,22	4 4	56 3	231 256	717 192	4,22 3,86	11 937 68 836	3 4,15	154 115 786 812	3,19 4,17	234 440 868 365	3,12 4,07
3 323	3,08	59 484	3,30	784 243	4,08	8	59	487	909	4,15	80 773	3,98	940 927	4 01	1 102 805	3,87
30 466 38 469	2,49 2,50	762 549 1 446 511	1,36 2,50	435 116 511 709	2,47 2,39	57 13	201 1030	307 78	6 366 10 584	2,5 2,5	46 333 6 836	2 2	1 312 283 2 045 075	1,81 2,47	1 488 128 2 208 267	1,88 2,46
68 935	2,49	2 209 060	2,11	946 825	2,43	70	1231	385	16 950	2,5	53 169	2	3 357 358	2,21	3 696 395	2,23
215 387	3,72	6 385 958	3,61	3 378 833	3,13	372	3080	2261	59 651	3,76	338 025	2,77	10 575 293	3,43	11 956 018	3,38
c o n c e n t r i r t a u f 1 M e i l e .																
58 440 47 310	1 1	2 084 865 991 980	1 1	326 602 1 110 870	1 1	— —	— —	— —	12 587 18 967	1 1	41 179 155 520	1 1	2 574 131 2 374 101	1 1	2 983 296 2 777 339	1 1
105 750	1	3 076 845	1	1 437 472	1	—	—	—	31 554	1	196 699	1	4 948 232	1	5 760 635	1
280 382 232 638	1 1	10 290 405 4 844 579	1 1	1 754 994 1 877 705	1 1	— —	— —	— —	55 677 90 724	1 1	112 065 199 145	1 1	12 697 734 7 444 149	1 1	13 730 254 8 450 389	1 1
513 020	1	15 134 984	1	3 632 699	1	—	—	—	146 401	1	311 210	1	20 141 883	1	22 180 643	1
5 392 4 840	1 1	122 820 73 285	1 1	303 303 2 896 239	1 1	— —	— —	— —	3 026 742	1 1	35 791 285 944	1 1	491 472 3 280 345	1 1	731 856 3 532 459	1 1
10 232	1	196 105	1	3 199 542	1	—	—	—	3 768	1	321 735	1	3 771 817	1	4 264 315	1
76 012 96 063	1 1	1 037 405 3 614 843	1 1	1 076 114 1 224 274	1 1	— —	— —	— —	15 903 26 454	1 1	92 666 13 672	1 1	2 377 187 5 051 664	1 1	2 803 705 5 449 850	1 1
172 075	1	4 652 248	1	2 300 388	1	—	—	—	42 357	1	106 338	1	7 428 851	1	8 253 555	1
801 077	1	23 060 182	1	10 570 101	1	—	—	—	224 080	1	935 982	1	36 290 783	1	40 459 148	1
f ö r d e r u n g p r o M e i l e .																
38 960 31 540	1,5 1,5	1 389 910 661 320	1,5 1,5	217 735 740 580	1,5 1,5	— —	— —	— —	8 391 12 645	1,5 1,5	27 453 103 680	1,5 1,5	1 716 088 1 582 734	1,5 1,5	1 988 865 1 851 559	1,5 1,5
70 500	1,5	2 051 230	1,5	958 315	1,5	—	—	—	21 036	1,5	131 133	1,5	3 298 822	1,5	3 840 424	1,5
37 384 31 018	7,5 7,5	1 372 055 645 944	7,5 7,5	233 999 250 361	7,5 7,5	— —	— —	— —	7 423 12 097	7,5 7,5	14 942 26 553	7,5 7,5	1 693 031 992 554	7,5 7,5	1 830 701 1 126 719	7,5 7,5
68 402	7,5	2 017 999	7,5	484 360	7,5	—	—	—	19 520	7,5	41 495	7,5	2 685 385	7,5	2 957 420	7,5
1 198 1 076	4,5 4,5	27 293 16 286	4,5 4,5	67 401 643 609	4,5 4,5	— —	— —	— —	672 165	4,5 4,5	7 954 63 543	4,5 4,5	109 216 728 966	4,5 4,5	162 635 784 991	4,5 4,5
2 274	4,5	43 579	4,5	711 010	4,5	—	—	—	837	4,5	71 497	4,5	838 182	4,5	947 625	4,5
30 405 38 425	2,5 2,5	414 962 1 445 937	2,5 2,5	430 446 489 709	2,5 2,5	— —	— —	— —	6 361 10 581	2,5 2,5	37 066 5 469	2,5 2,5	950 875 2 020 664	2,5 2,5	1 121 482 2 179 938	2,5 2,5
68 830	2,5	1 860 899	2,5	920 155	2,5	—	—	—	16 942	2,5	42 535	2,5	2 971 539	2,5	3 301 420	2,5
50 067	16	1 441 261	16	660 631	16	—	—	—	14 005	16	58 499	16	2 268 173	16	2 528 696	16

## D. Zusammenstellung der Frequenz B. nach Procenten der einzelnen Güterclassen.

Bahnstrecke und Bahneinrichtung.	Personen-Frequenz					Güter-Frequenz						
	erste Classe.	zweite Classe.	dritte Classe.	vierte Classe.	zusammen	Gepäck.	Eilgut.	Frachtgut und Vieh.	Produkte.	Equipa- genferde u Hunde.	Freight	alle Güter zusammen
	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.	Proc.
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . .	1,75	19,55	55,61	23,09	100	1,96	2,27	80,99	12,69	0,49	1,6	100
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . .	1,12	18,22	63,80	16,86	100	2,08	1,99	41,79	46,79	0,80	6,55	100
Br.-Wlfb. in beiden Richtungen	1,44	18,89	59,68	19,99	100	2,02	2,14	62,18	29,05	0,64	3,97	100
» Wolfenbüttel nach Oschersleben . .	3,33	28,09	61,31	7,27	100	1,61	2,21	81,04	13,83	0,43	0,88	100
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . .	2,09	25,24	69,85	2,82	100	2,68	3,12	65,08	25,23	1,21	2,68	100
Wlfb.-Oschl. in beiden Richtungen	2,71	26,69	65,52	5,08	100	2,	2,55	75,14	18,03	0,73	1,55	100
» Wolfenbüttel nach Harzburg . . .	0,21	10,51	40,52	48,76	100	4,30	1,10	24,99	61,71	0,62	7,28	100
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . .	0,15	9,86	57,2	32,79	100	0,59	0,15	2,23	88,29	0,02	8,72	100
Wlfb.-Hrzb. in beiden Richtungen	0,18	10,18	49,06	40,58	100	1,07	0,28	5,20	84,82	0,10	8,53	100
» Braunschweig nach Hannover . . .	1,83	23,73	72,12	2,32	100	3,32	3,20	43,65	45,27	0,67	3,89	100
» Hannover nach Braunschweig . . .	3,09	25,23	69,31	2,37	100	1,51	1,90	71,56	24,24	0,52	0,27	100
Br.-Hann. in beiden Richtungen .	2,46	24,46	70,74	2,34	100	2,09	2,32	62,62	30,97	0,57	1,43	100
alle Bahnen . .	1,70	19,99	62,32	15,99	100	1,93	2,21	63,54	29,12	0,62	2,58	100



## **VII.**

**Massenfrequenz im Jahre 1851.**

---

Bahnstrecke.	Bahnlänge (tarif- mässig).  Meilen.	Fahrmeilen				Achsmeylen			
		in gewöhn- lichen Zügen.	in Extra- zügen.	überhaupt	Anzahl der täglichen Züge im Durch- schnitt.	der Personen- wagen.	der Güterwagen		
							beladen.	leer.	beladen und leer.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . .	1½	9 588	975	10 563	19,3	113 489	180 051	52 907	232 958
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . .	7½	26 475	2 850	29 325	10,7	261 495	646 027	175 823	821 850
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	4½	11 547	1 251	12 798	7,8	119 649	136 686	72 245	208 931
Braunschweig-Hannoversche Grenze	2½	9 210	448	9 658	10,6	64 450	298 145	73 595	371 740
Alle Bahnen . . .	16	56 820	5 524	62 344	10,7	559 083	1 260 909	374 570	1 635 479

  

Bahnstrecke.	Belastung pro Bahnzug.							
	Netto.			Thara				
	Personen.	Güter.	Personen und Güter.	der Personen- wagen.	der Güter- wagen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven.
	Stück.	Centner.	Centner.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Centner.	Centner.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . .	61,4	468	545	10,7	22,0	32,7	1410	685
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . .	55,6	687	756	8,9	28,0	36,9	1589	656
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	30,8	295	333	9,3	16,3	25,6	1104	546
Braunschweig-Hannoversche Grenze	68,3	769	855	6,7	38,4	45,1	1942	878
Alle Bahnen . . .	53,5	582	649	9,0	26,2	35,2	1514	673

der Personen- und Güter- wagen zusammen.	Von allen Güterwagen sind leer.  Procent.	Frequenz		Massenbeförderung im Ganzen.				
		im Personen- verkehre.  Pers.-Meilen.	im Güter- verkehre.  Ctr.-Meilen.	Netto der Personen und Güter.  Ctr.-Meilen.	T h a r a			Brutto.  Ctr.-Meilen.
					der Wagen.  Ctr.-Meilen.	der Locomotiven.  Ctr.-Meilen.	der Wagen und Locomotiven.  Ctr.-Meilen.	
346 447	23	649 922	4 948 232	5 760 635	14 897 221	7 231 001	22 128 232	27 888 867
1 083 345	21	1 631 008	20 141 883	22 180 643	46 583 835	19 242 487	65 826 322	88 006 965
328 580	35	393 998	3 771 817	4 264 315	14 128 940	6 982 950	21 111 890	25 376 205
436 190	20	659 763	7 428 851	8 253 555	18 756 170	8 476 240	27 232 410	35 485 965
2 194 562	22,9	3 334 691	36 290 783	40 459 148	94 366 166	41 932 688	136 298 854	176 758 002

## Belastung pro Achse.

Brutto.  Centner.	Netto					Thara			Brutto.  Centner.
	der Personenwagen		der Güterwagen		aller Wagen.  Centner.	der Wagen.  Centner.	der Loco- motiven.  Centner.	der Wagen und Loco- motiven.  Centner.	
	Personen.  Stück.	nach Gewicht.  Centner.	der beladenen  Centner.	der beladenen und leeren im Durchschnitt.  Centner.					
2640	5,7	7,2	27,5	21,2	17	43	21	64	81
3001	6,2	7,8	31,2	24,5	20	43	18	61	81
1983	3,3	4,1	27,6	18,1	13	43	21	64	77
3675	10,2	12,8	24,9	20,0	19	43	19	62	81
2836	6,0	7,5	28,8	22,2	18	43	19	62	80

## VIII. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	Name der Locomotive.	Durchmesser der Cylinder.	Kolbenhub.	Durchmesser der Triebäder.	Expansion.	Gewöhnlicher Dampfdruck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufspreis.	Transportkosten.
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Wasser.	Name.	Wohnort.		
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.		Pfd. engl.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.
1	Advance	11	1½	4¾	veränderlich	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
2	Swift	11	1½	4¾	»	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
3	Baltimore	10½	1½	4	fast ⅝	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
4	Dart	13	1½	5	» ⅝	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
5	Zorge	13	1½	5½	» ⅝	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
6	Hackelberg	13	1½	5½	» ⅝	70	1	2	297	327	Dieselbe	Daselbst	13 000	330
7	Manchester	13	1½	5½	» ⅝	70	1	2	270	300	Sharp - Roberts	Manchester	9 640	1 100
8	Braunschweig	10½	1½	4	» ⅝	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	—
9	Harzburg	13	1½	5½	» ⅝	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
10	Wildemann	15	2	4¾	veränderlich	70	3	—	382	422	Stephenson	New-Castle	11 600	900
11	Crodo	15	2	4¾	»	70	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1 070
12	Hercynia	14	1⅙	5½	»	70	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
13	Blankenburg	13	1½	5½	fast ⅞	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
14	Magdeburg	13	1½	5½	» ⅞	70	1	2	274	304	Derselbe	Daselbst	5 800	920
15	Wolfenbüttel	14	1⅙	5½	veränderlich	70	2	1	393	433	Stephenson	New - Castle	10 640	900
16	Brocken	15	2	4¾	»	70	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
17	Germania	15	2	4¾	»	70	2	1	428	468	Egestorf	Hannover	12 300	20
18	Concordia	15	2	4¾	»	70	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
19	Hannover	15	2	4¾	»	70	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
20	Köln	15	2	4¾	»	70	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
21	Berlin	15	2	5½	»	70	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
22	Bremen	15	2	5½	»	70	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
23	Hamburg	15	2	4¾	»	70	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
23	Locomotiven	in	Summa						7 888	8 703			266 227	11 961
1	Locomotive	im	Durchschnitt						343	378			11 575	520

## Tender am Ende des Jahres 1851.

Zölle.	Preis im Ganzen	In Betrieb genommen am :	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1851.	Gewicht des Tenders		Fabrikant.		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten.	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Was- ser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zolcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
50	15 550	December 1838	22 357	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	22 229	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
30	12 730	Januar 1839	23 165	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
70	12 810	August 1840	27 886	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Mai 1842	25 379	120	177	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470
—	13 330	Juli 1842	29 118	115	172	Dieselbe	Daselbst	2 100	40	—	2 140	15 470
490	11 230	September 1842	26 096	100	157	Sharp-Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	14 020
—	10 700	April 1843	22 237	85	142	Maschinenfabrik	Zorge	1 900	30	—	1 930	12 630
—	13 300	Mai 1843	27 309	148	208	Dieselbe	Daselbst	2 100	50	—	2 150	15 480
110	12 610	September 1843	14 896	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	17 573	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	29 039	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	22 802	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
70	6 790	eodem	19 676	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 940	40	—	1 980	8 770
2 380	13 920	9. November 1846	22 729	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	16 913	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	10 206	150	215	Egestorf	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	9 624	147	212	Dieselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	10 280	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	9 049	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	8 277	169	249	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	7 830	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	3 027	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
6 050	284 238		427 697	3 191	4 663			48 513	2 340	530	51 383	335 621
263	12 358		18 596	139	203			2 109	102	23	2 234	14 592

## IX. Bestand der Wagen am

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen							
			besitzt Achsen	kann fassen						
				Personen				Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter, auch Pferde und Vieh.
				in Classe						
				Stück.	I.	II.	III.			
Personenwagen . . . . .	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	1	2	18	—	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	6	3	8	32	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	4	3	8	16	40	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	6	3	—	48	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	2	2	—	24	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	4	2	—	16	—	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	7	3	8	—	50	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	2	3	—	—	50	—	—	—	—
Desgl. . . . .	"	12	3	—	—	60	—	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen .	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—
Personenwagen . . . . .	offen	2	2	—	—	—	16	—	—	—
Desgl. . . . .	"	4	2	—	—	—	32	—	—	—
Desgl. . . . .	"	4	2	—	—	—	40	—	—	—
Summa der offenen Personenwagen . .	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen . . . . .	bedeckt	17	2	—	—	—	—	—	—	72
Desgl. . . . .	"	14	2	—	—	—	—	—	—	96
Pferdewagen . . . . .	"	4	2	—	—	—	—	—	3	—
Gitterwagen mit doppeltem Boden . . .	"	1	2	—	—	—	—	—	—	72
Güterwagen . . . . .	"	7	3	—	—	—	—	—	—	140
Desgl. . . . .	"	27	4	—	—	—	—	—	—	200
Summa der bedeckten Güterwagen . . .	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—
Transportwagen . . . . .	offen	24	2	—	—	—	—	—	—	80
Desgl. mit 3 Fuss hohem Kasten . . .	"	7	2	—	—	—	—	—	—	80
Desgl. mit 5 — 6 Fuss hohem Kasten . .	"	7	2	—	—	—	—	—	—	80
Gitterwagen . . . . .	"	1	2	—	—	—	—	—	—	80
Equipagewagen . . . . .	"	5	2	—	—	—	—	1	—	—
Güterwagen . . . . .	"	30	3	—	—	—	—	—	—	140
Desgl. . . . .	"	6	4	—	—	—	—	—	—	200
Summa der offenen Güterwagen . . .	"	80	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Personenwagen . .	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Güterwagen . . .	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte u. offene Personen- u. Güterwagen	—	205	—	—	—	—	—	—	—	—

# Ende des Jahres 1851.

Alle Wagen								Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis aller Wagen.	Durchschnittspreis	
besitzen Achsen.	können fassen								aller Wagen.	pro Achse.		pro Stück.	pro Achse.
	Personen				Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter, auch Pferde und Vieh.						
	in Classe												
	I.	II.	III.	IV.									
Stück.	I.	II.	III.	IV.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
3	24	—	—	—	—	—	—	—	156	52	4 000	4 000	1 333
2	18	—	—	—	—	—	—	—	76	38	2 000	2 000	1 000
18	48	192	—	—	—	—	—	4	1 029	57	19 500	3 250	1 083
12	32	64	160	—	—	—	—	4	648	54	12 914	3 228	1 076
18	—	288	—	—	—	—	—	3	1 014	56	18 720	3 120	1 040
4	—	48	—	—	—	—	—	—	142	35	3 000	1 500	750
8	—	64	—	—	—	—	—	4	280	35	3 200	800	400
21	56	—	350	—	—	—	—	2	1 176	56	18 850	2 693	898
6	—	—	100	—	—	—	—	1	336	56	5 010	2 505	835
36	—	—	720	—	—	—	—	8	2 016	56	31 060	2 588	863
128	178	656	1330	—	—	—	—	26	6 873	54	118 254	2 628	924
4	—	—	—	32	—	—	—	—	96	24	800	400	200
8	—	—	—	128	—	—	—	—	240	30	2 000	500	250
8	—	—	—	160	—	—	—	—	240	30	2 400	600	300
20	—	—	—	320	—	—	—	—	576	29	5 200	520	260
34	—	—	—	—	—	—	1 224	7	1 151	34	15 200	894	447
28	—	—	—	—	—	—	1 344	8	980	35	16 887	1 206	603
8	—	—	—	—	—	12	—	—	298	37	1 600	400	200
2	—	—	—	—	—	—	72	—	80	40	519	519	259
21	—	—	—	—	—	—	980	7	1 073	51	12 139	1 734	578
108	—	—	—	—	—	—	5 400	6	4 077	38	59 879	2 217	554
201	—	—	—	—	—	12	9 020	28	7 659	38	106 224	1 517	529
48	—	—	—	—	—	—	1 920	11	1 968	41	20 714	863	431
14	—	—	—	—	—	—	560	—	389	28	2 900	414	207
14	—	—	—	—	—	—	560	—	581	41	6 084	869	435
2	—	—	—	—	—	—	80	—	58	29	450	450	225
10	—	—	—	—	5	—	—	—	276	28	2 752	550	275
90	—	—	—	—	—	—	4 200	10	2 500	28	30 264	1 009	336
24	—	—	—	—	—	—	1 200	1	1 089	45	13 005	2 167	542
202	—	—	—	—	5	—	8 520	22	6 861	34	76 169	952	377
148	178	656	1330	320	—	—	—	26	7 449	50	123 454	2 245	834
403	—	—	—	—	5	12	17 540	50	14 520	36	182 393	1 216	453
551	178	656	1330	320	5	12	17 540	76	21 969	40	305 847	1 492	555

# Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1850						Im Jahre 1851						Also bis Ende 1851						Bestand Ende 1851.		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen .	bedeckt	45	122	107 473	6	12	8 500	6	18	19 281	—	—	—	51	140	126 754	6	12	8 500	45	128	118 254
Desgl. . . . .	offen	16	32	8 600	6	12	3 400	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	6	12	3 400	10	20	5 200
Güterwagen . .	bedeckt	69	195	101 770	3	6	2 640	4	12	7 094	—	—	—	73	207	108 864	3	6	2 640	70	201	106 224
Desgl. . . . .	offen	103	248	81 927	31	62	12 730	10	20	8 010	2	4	1 038	113	268	89 937	33	66	13 768	80	202	76 169
Erdwagen . . .	„	100	200	40 000	100	200	40 000	—	—	—	—	—	—	100	200	40 000	100	200	40 000	—	—	—
Personen-, Güter- und Erdwagen .	bedeckt und offen	333	797	339 770	146	292	67 270	20	50	34 385	2	4	1 038	353	847	374 155	148	296	68 308	205	551	305 847



## X.

# Leistung der Locomotiven im Jahre 1851.

---

Laufende Nro.	N a m e der L o c o m o t i v e .	Nummer der M o n a t e , in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit.  Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge auf den Bahnhöfen.  Stund.	Stillstandszeit.  Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durchlaufene Meilen pro Stunde.	Beschaffte		Durchschnittliche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomotive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
									Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- Centner, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
1	Advance . . . . .	5 — 10, 12	106	131	210	1 162	560	4,3	13 202	122 500	23	219	2 350
2	Swift . . . . .	5 — 7, 10 — 12	93	129	198	900	531	4,1	11 976	946 700	22	1 782	2 350
3	Baltimore . . . . .	2, 6 — 10	54	74	120	540	306	4,1	6 958	341 000	23	1 114	2 450
4	Dart . . . . .	1 — 12	218	931	107	1 504	4 766	5,1	107 826	6 084 200	22	1 277	3 050
5	Zorge . . . . .	1 — 12	194	486	272	2 025	2 296	4,7	55 784	3 212 700	24	1 399	2 850
6	Hackelberg . . . . .	1 — 11	197	688	107	1 623	3 397	4,9	84 253	4 933 800	24	1 452	2 850
7	Manchester . . . . .	10 — 12	43	169	89	238	892	5,3	16 327	1 010 000	18	1 132	2 800
8	Braunschweig . . . . .	1 — 5, 7 — 12	207	888	116	1 899	4 004	4,5	84 218	4 269 100	21	1 066	2 500
9	Harzburg . . . . .	1 — 6, 8 — 12	222	860	110	2 016	4 051	4,7	91 843	4 636 800	22	1 145	2 900
10	Crodo . . . . .	1 — 12	332	837	—	3 602	3 506	4,1	60 264	6 993 500	18	1 995	5 250
11	Hercynia . . . . .	1 — 9, 11, 12	206	1 021	9	1 585	5 746	5,6	130 652	7 419 900	23	1 291	3 900
12	Blankenburg . . . . .	1 — 12	228	702	204	2 573	3 410	4,8	78 732	4 517 200	23	1 325	2 800
13	Magdeburg . . . . .	1, 2, 4 — 8, 10 — 12	160	578	133	1 604	2 605	4,5	64 168	3 283 500	24	1 260	2 800
14	Wolfenbüttel . . . . .	1 — 11	192	918	4	1 395	5 126	5,5	120 720	7 101 700	24	1 385	3 950
15	Brocken . . . . .	1 — 12	214	795	2	1 316	3 552	4,5	141 645	8 784 400	39	2 473	5 250
16	Concordia . . . . .	1 — 4, 9 — 12	102	427	—	708	1 761	4,1	92 171	5 121 500	52	2 908	5 300
17	Germania . . . . .	1 — 8, 10 — 12	216	797	—	1 642	3 216	4,0	189 660	11 686 700	59	3 634	5 300
18	Köln . . . . .	1 — 12	267	803	—	1 889	3 330	4,1	206 353	12 736 000	62	3 824	5 300
19	Hannover . . . . .	1 — 9, 11, 12	213	803	—	1 655	3 278	4,1	220 569	12 872 400	67	3 927	5 300
20	Berlin . . . . .	1 — 12	186	998	4	1 305	5 580	5,6	153 976	9 588 800	28	1 718	4 800
21	Bremen . . . . .	1 — 12	180	967	11	1 276	5 444	5,6	153 527	9 215 400	28	1 693	4 800
22	Hamburg . . . . .	4 — 12	166	741	6	991	3 027	4,0	167 203	9 886 400	56	3 266	5 300
22	Summe und Durchschnitt	1 — 12	3 996	14 743	1 702	33 448	70 384	4,8	2 252 027	134 764 200	32	1 915	3 825

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn,		Cokesverbrauch, incl. aller Verluste					Holzverbrauch beim Anheizen, pro Tag 9,0 Cbfuss.	Als Verluste kann man von dem Cokesverbrauche abrechnen					Hiernach bleibt als Cokesverbrauch für die mechanische Leistung				
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizontale Bahn	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontal. Bahn.	für Anheizen und Verlust beim Ausblasen		für den Dienst bei Arrangirung d. Züge.	für den Stillstand.	Zusammen.	für die Fahrzeit im Ganzen	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontal. Bahn pro Meile.		
						à Tag.										im Ganzen.	
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	br. Ctr.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	Cubikfuss.	br. Pfd.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	
1 438 500	2 569	1 077	192	0,075	176	954	230	244	252	79	575	502	383	89	0,035	82	
2 194 550	4 132	1 029	194	0,046	108	837	230	214	237	77	528	501	388	94	0,023	54	
1 090 700	3 564	598	195	0,055	135	486	230	124	144	44	312	286	386	93	0,026	64	
20 620 500	4 327	7 362	154	0,036	110	1 962	300	654	171	744	1 569	5 793	622	121	0,028	85	
9 756 300	4 249	4 036	175	0,041	117	1 746	300	582	435	388	1 405	2 631	541	115	0,028	80	
14 615 250	4 302	5 410	159	0,037	105	1 773	300	591	171	550	1 312	4 098	596	120	0,028	80	
3 507 600	3 932	1 231	138	0,035	98	387	300	129	142	135	406	825	488	92	0,023	64	
14 279 100	3 566	5 050	126	0,035	88	1 863	230	476	185	532	1 193	3 857	434	96	0,027	68	
16 384 700	4 045	6 615	163	0,040	116	1 998	300	666	176	688	1 530	5 085	591	125	0,031	90	
25 400 000	7 245	5 493	157	0,022	116	2 988	350	1 162	—	837	1 999	3 494	417	100	0,014	74	
29 829 300	5 191	7 137	124	0,024	94	1 854	300	618	14	817	1 449	5 688	557	98	0,019	74	
14 065 200	4 125	5 362	157	0,038	106	2 052	300	684	326	561	1 571	3 791	540	111	0,027	76	
10 577 500	4 060	4 495	172	0,042	118	1 440	300	480	212	462	1 154	3 341	578	128	0,032	90	
27 349 400	5 335	7 122	136	0,026	103	1 728	300	576	6	734	1 316	5 806	632	113	0,021	83	
27 432 400	7 723	7 142	201	0,026	137	1 926	350	749	4	795	1 548	5 594	704	157	0,020	105	
14 454 800	8 208	3 318	189	0,023	122	918	350	357	—	427	784	2 534	593	144	0,018	95	
28 731 500	8 934	6 054	188	0,021	111	1 944	350	756	—	797	1 553	4 501	565	140	0,016	85	
30 385 000	9 124	6 999	210	0,023	122	2 403	350	934	—	803	1 737	5 262	655	158	0,017	90	
30 245 800	9 227	6 756	209	0,022	117	1 917	350	746	—	803	1 549	5 207	648	159	0,017	90	
36 372 800	6 518	7 713	138	0,021	101	1 674	350	651	8	998	1 657	6 056	607	109	0,017	82	
35 346 600	6 493	7 353	135	0,021	101	1 620	350	630	22	967	1 619	5 734	593	105	0,016	77	
25 929 500	8 566	5 856	193	0,023	122	1 494	350	581	12	741	1 334	4 522	610	149	0,017	90	
420 007 000	5 967	113 208	161	0,027	103	35 964	308	12 604	2 517	12 979	28 100	85 108	577	121	0,020	77	

# XI. Leistung der Wagen auf hiesigen

Anzahl der Wagen.	G a t t u n g.	Bedeckt und offen.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Z u r ü c k g e l e g t e		
					a l l e r W a g e n		
					beladen.	leer.	im Ganzen.
1	Personenwagen I. Classe . . .	bedeckt	3	3	189	—	189
1	dito           dito . . .	desgl.	2	2	5 114	27	5 141
6	dito I. u. II. dito . . .	desgl.	3	18	41 935	242	42 177
6	dito II. Classe . . .	desgl.	3	18	33 717	247	33 964
6	dito II. dito . . .	desgl.	2	12	4 357	79	4 436
7	dito I. u. III. Classe . .	desgl.	3	21	34 712	451	35 163
2	dito I. II. III. dito . . .	desgl.	3	6	672	—	672
1	dito II. u. III. dito . . .	desgl.	3	3	4 527	54	4 581
13	dito III. dito . . .	desgl.	3	39	52 400	1 129	53 529
43	<i>Summa bedeckte Personenwagen</i>	—	—	122	177 623	2 229	179 852
10	Personenwagen IV. Classe . .	offene	2	20	27 475	48	27 523
31	Güterwagen . . .	bedeckt	2	62	78 040	15 733	93 773
4	Pferdewagen . . .	desgl.	2	8	1 642	1 419	3 061
1	Gitterwagen mit doppelt. Boden	desgl.	2	2	533	460	993
3	Güterwagen . . .	desgl.	3	9	15 784	—	15 784
27	dito . . .	desgl.	4	108	52 280	14 528	66 808
66	<i>Summa bedeckte Güterwagen</i>	—	—	189	148 279	32 140	180 419
31	Transportwagen . . .	offene	2	62	16 759	11 264	28 023
7	Kastenwag. mit 3 Fss. hohem Kast.	desgl.	2	14	5 406	3 909	9 315
4	dito mit 5 „ „ „	desgl.	2	8	4 819	3 499	8 318
1	Gitterwagen . . .	desgl.	2	2	580	387	967
5	Equipagewagen . . .	desgl.	2	10	2 465	2 017	4 482
30	Güterwagen . . .	desgl.	3	90	25 870	16 833	42 703
6	dito . . .	desgl.	4	24	4 448	3 116	7 564
84	<i>Summa offene Güterwagen</i>	—	—	210	60 347	41 025	101 372
53	Personenwagen . . .	bed. u. offene	—	142	205 098	2 277	207 375
150	Güterwagen . . .	desgl.	—	399	208 626	73 165	281 791
203	Personen- und Güterwagen . .	—	—	541	413 724	75 442	489 166

## und fremden Bahnen im Jahre 1851.

Meilen			Achsmeylen		
im Durchschnitt für jeden Wagen oder jede Achse			aller Wagen		
beladen.	leer.	im Ganzen.	beladen.	leer.	im Ganzen.
189	—	189	567	—	567
5 114	27	5 141	10 228	54	10 282
6 989	40	7 029	125 805	726	126 531
5 619	41	5 660	101 151	741	101 892
726	13	739	8 714	158	8 872
4 959	64	5 023	104 136	1 353	105 489
336	—	336	2 016	—	2 016
4 527	54	4 581	13 581	162	13 743
4 030	87	4 117	157 200	3 387	160 587
4 290	54	4 344	523 398	6 581	529 979
2 748	5	2 753	54 950	96	55 046
2 518	508	3 026	156 080	31 466	187 546
410	355	765	3 284	2 838	6 122
533	460	993	1 066	920	1 986
5 261	—	5 261	47 352	—	47 352
1 936	538	2 474	209 120	58 112	267 232
2 206	494	2 700	416 902	93 336	510 238
542	363	905	33 518	22 528	56 046
758	558	1 316	10 812	7 818	18 630
1 205	875	2 080	9 638	6 998	16 636
580	387	967	1 160	774	1 934
493	404	897	4 930	4 034	8 964
862	561	1 423	77 610	50 499	128 109
741	519	1 260	17 792	12 464	30 256
740	500	1 240	155 460	105 115	260 575
4 093	47	4 120	578 348	6 677	585 025
1 434	497	1 932	572 362	198 451	770 813
2 127	379	2 506	1 150 710	205 128	1 355 838

## V e r w e n d u n g

der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesiger Bahn nach Achsmeilen.

	A u f h i e s i g e r B a h n .			A u f f r e m d e n B a h n e n .		
	beladen.	leer.	im Ganzen.	beladen.	leer.	im Ganzen.
H i e s i g e W a g e n .						
Personenwagen . . . . .	412 081	5 604	417 685	166 267	1 055	167 322
Güterwagen . . . . .	346 026	78 832	424 858	226 336	119 619	345 955
Personen - und Güterwagen . . .	758 107	84 436	842 543	392 603	120 674	513 277
F r e m d e W a g e n .						
Personenwagen . . . . .	140 453	945	141 398			
Güterwagen . . . . .	914 883	295 720	1 210 603			
Personen - und Güterwagen . . .	1 055 336	296 665	1 352 001			
H i e s i g e u n d f r e m d e W a g e n .						
Personenwagen . . . . .	552 534	6 549	559 083			
Güterwagen . . . . .	1 260 909	374 552	1 635 461			
Personen - und Güterwagen . . .	1 813 443	381 101	2 194 544			

## **XII.**

**U n t e r h a l t u n g   d e r   L o c o m o t i v e n**

**und**

## **XIII.**

**U n t e r h a l t u n g   d e r   W a g e n**

**im Jahre 1851.**

---

### XIII. Unterhaltung der

[illegible]



# Locomotiven und Tender.

## R e p a r a t u r.

Gesamtkosten				Kosten pro Meile.			
Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz u. Reparatur.	Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz u. Reparatur.
Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Ggr.	Ggr.	Ggr.	Ggr.
15 791	18 557	7 143	27 205	5,3845	6,3277	2,4357	9,2765

P u t z e n.				Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmieren, Verdichten u. Putzen.		S p e i s u n g.							Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren, Verdich- ten, Putzen und Speisung.	
Arbeitslohn für Putzen.		Gesamtkosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten u. Putzen.				I m G a n z e n.			Cokes pro Meile.	H o l z		Kosten pro Meile		
						Cokes à Centner 10 Ggr. 6,063 Pf.	Holz	Kosten		pro Tag.	pro Meile.			
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	Cokes à Centner 10 Ggr. 6,063 Pf.	Holz	Kosten	Cokes pro Meile.	pro Tag.	pro Meile.	Kosten pro Meile	im Ganzen.	pro Meile.
Thaler.	Ggr.	Thaler.	Ggr.	Thaler.	Ggr.	Centner.	Cubikfuss.	Thaler.	Pfund.	Cbkfss.	Cbkfss.	Ggr.	Thaler.	Ggr.
3 925	1,3384	12 040	4,1055	39 245	13,3820	113 208	34 178	50 672	161	8,553	0,486	17,2785	89 917	30,6605

## Wagen.

				S c h m i e r e n.								P u t z e n.							
Kosten pro Achsmeile.				Material und Arbeitslohn zum Schmieren								Material und Arbeitslohn zum Putzen.							
				im Ganzen						pro Achsmeile.		im Ganzen.				pro Achsmeile			
Für die Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Baumöl.	Brennöl.	Wagenschmier.	in Summa Fett.	Tagelöhne beim Schmieren.	Kosten.	Fett.	Kosten.	Baumwollene Abfälle u. Heede.	Grüne Seife.	Tagelöhne beim Putzen.	Kosten.	Baumwollene Abfälle u. Heede.	Grüne Seife.	Kosten.	
Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfund.	Pfd.	Pfund.	Pfund.	Tage.	Thlr.	Quentchen.	Pfg.	Pfund.	Pfd.	Tage.	Thlr.	Quentchen.	Quentchen.	Pfg.	
1,1136	3,6957	0,2220	4,5873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1,5435	2,6801	0,3258	3,8978	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1,358	3,118	0,281	4,195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	8 994	865	19 943	29 802	1 389	2793	1,7382	0,3666	786	235	5 088	1775	0,0459	0,0137	0,233	

#### XIV. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

[illegible]

# der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1851.

Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)				Betriebsausgabe		
aus dem Personen- verkehre (excl. Gepäck- fracht).	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck- fracht).	Varia.	Im Ganzen.	pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr	pro Fahr- meile.	pro Person und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	für Neubau- gegen- stände.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Fahr- meile.	pro Achs- meile.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.
2 766	16	118	2 900	23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	1 763	14 104	4,70	?
33 162	193	1 462	34 817	23 211	6,31	?	?	21 151	—	847	21 998	14 101	3,83	?
29 496	2 166	1 838	33 500	10 510	4,00	?	?	29 236	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?
39 625	16 556	1 444	57 625	9 604	4,17	?	?	54 815	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?
46 079	29 065	5 573	80 717	13 453	5,91	?	?	57 218	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?
81 063	40 127	8 139	129 329	13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	16 319	114 221	9 630	4,11	?
144 440	80 793	1 934	227 167	15 082	6,02	?	?	162 990	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?
155 645	93 954	2 242	251 841	15 740	6,15	30,83	4,64	185 079	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?
173 657	127 606	5 288	306 551	19 160	7,54	26,29	3,89	199 324	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?
187 300	179 628	4 108	371 036	23 190	7,45	26,15	3,74	252 602	19 331	93 000	364 933	15 788	5,07	?
211 984	212 874	5 765	430 623	26 914	7,95	25,80	4,03	251 609	84 470	73 500	409 579	15 725	4,64	53,3
221 098	317 396	33 661	572 155	35 760	10,51	26,06	4,14	296 840	33 241	120 000	450 081	18 552	5,45	46,8
231 468	370 975	5 874	608 317	38 020	10,89	25,51	3,43	330 996	164 718	140 000	635 714	20 687	5,92	48,4
286 255	406 402	6 637	699 294	43 706	11,22	24,72	3,28	333 862	84 077	164 000	581 939	20 866	5,36	43,8
1 844 038	1 877 751	84 083	3 805 872	24 824	8,28	?	?	2 268 331	392 893	864 291	3 525 515	14 795	4,93	?
Die Einnahme beträgt . . . . .											3 805 872			
Also der Ueberschuss Ende 1851 . . welcher in den Reserve- und extraord. Baufonds geflossen ist.											280 357			



# Querhölzer bis zum Ende des Jahres 1851.

## der Schienen.

Ende 1851.		Gewicht, welches über das Schienengleis transportirt ist			Die Beförderung dieses Gewichts entspricht der Beschaffung folgender Anzahl von Centnermeilen:			Erneuerte Gleislänge			Gleislänge, welche bei der Beschaffung von 1 000 000 Centnermeilen oder bei der Beförderung einer Last von 1 000 000 Ctr. über die Länge einer Meile zeit- her erneuert worden ist.	Entweder: Anzahl der Centnermeilen, durch deren Beschaffung eine Meile Gleislänge zeit- her unbrauchbar geworden ist.	Oder: Gewicht, durch dessen Transport das Schienengleis zeit- her unbrauchbar geworden ist
Mittleres Alter.	Ruthen-Jahre.	bis Ende 1850.	im Jahre 1851.	bis Ende 1851.	bis Ende 1850.	im Jahre 1851.	bis Ende 1851.	bis Ende 1850.	im Jahre 1851.	bis Ende 1851.	Ruthen.	Stück.	Centner.
$\frac{q}{r} = \frac{r}{p}$	$\frac{r}{p} = e + l + o - h$	$s$	$t$	$u = s + t$	$S = \frac{cs}{1625}$	$T = \frac{ct}{1625}$	$U = \frac{cu}{1625} = S + T$	$v$	$w$	$x = v + w$	$y = \frac{x}{U} 1000000$	$z = \frac{U}{x} 1625 = \frac{1625000000}{y}$	
12,863	29 262	57 715 000	9 343 000	67 058 000	80 801 000	13 080 000	93 881 000	12,0	35,75	47,75	0,5086	3 195 000 000	
10,981	59 420	31 598 000	5 657 000	37 255 000	105 220 000	18 837 000	124 057 000	18,9	2,41	21,31	0,1718	9 459 000 000	
8,353	95 154	32 094 000	11 734 000	43 828 000	274 047 000	82 254 000	356 301 000	61,3	119,91	181,21	0,5086	3 195 000 000	
6,198	14 100	30 918 000	9 250 000	40 168 000	43 285 000	12 950 000	56 235 000	8,2	—	8 20	0,1458	11 145 000 000	
8,135	13 089	26 316 000	5 984 000	32 300 000	26 053 000	5 925 000	31 978 000	4,2	1,06	5,26	0,1645	9 878 000 000	
7,444	27 820	24 403 000	7 626 000	32 029 000	56 125 000	17 537 000	73 662 000	24,0	68,41	92,41	1,2545	1 295 000 000	
4,315	16 126	14 055 000	6 568 000	20 623 000	32 324 000	15 104 000	47 428 000	4,8	4,78	9,58	0,2020	8 045 000 000	
8,378	254 971	—	—	—	617 855 000	165 687 000	783 542 000	133,4	232,32	365,72	0,4668	3 481 000 000	
7,95	49 438,81	—	—	—	—	—	—	228,72	143,63	372,35	Die Abnutzung der Schienen auf den Bahnhöfen beträgt in 1 Jahre 0,126 des Ganzen.	Dauer der Schienen auf den Bahnhöfen 7,95 Jahre.	

## der Querhölzer.

Ende 1851.		Erneuerte Querhölzer			Theil der Gesamtmasse, welcher in einem Jahre absorbt wird.	Dauer der Querhölzer.
Mittleres Alter.	Stück-Jahre.	bis Ende 1850.	im Jahre 1851.	bis Ende 1851.		
Jahr.	Jahr.	Stück.	Stück.	Stück.	Jahr.	Jahr.
$\frac{q}{r} = \frac{r}{p}$	$\frac{r}{p} = e + l + o - h$	$v$	$w$	$x = v + w$	$y = \frac{1}{q}$	$z = q$
4,513	135 541	4 241	2 693	6 934	0,222	4,513
8,129	1121 752	3 944	4 875	8 819	0,123	8,129
2,028	17 532	892	800	1 692	0,493	2,028
7,216	1274 825	9 077	8 368	17 445	0,139	7,216

# XVI. Maass-, Gewichts- und Münz-Tabelle.

## A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28336 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fss. brschw. ist genau = $126\frac{1}{4}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14,5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	
				1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.

französisch.	braunschw.
1 Meter.	3,504 Fuss.
1 Kilometer.	0,1348 Meilen.

englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	0,217 Meilen.

## B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Loth.	Quentchen.
1	100 1	32 1	4

## Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Gewichten.

braunschw.	preussisch.	Zollgewicht.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund. 1 Centner.	1 Pfund. 0,909 Centn. 100 Pfund.	0,9354 Pfund. 0,9354 Centner. 93,54 Pfund.	0,4677 Kilogr. 46,77 Kilogr.	1,0311 Pfund. 0,9206 Centner. 103,11 Pfund.	Nach dem braunschweigischen Gewichte sind die Betriebsmaterialien verwogen.

## Vergleichung des Zollgewichts mit anderen Gewichten.

Zollgewicht.	braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund. 1 Centner.	1,069 Pfund. 1,069 Centn. 106,9 Pfund.	1,069 Pfund. 0,9718 Centner. 106,9 Pfund.	0,5 Kilogramme. 50 Kilogramme.	1,1023 Pfund. 0,9842 Centner. 110,23 Pfund.	Das Zollgewicht ist das Bahngewicht für die braunschw. Bahnen, wonach alle transportirten Gegenstände verwogen werden. Hiernach ist auch das Gewicht der Fahrzeuge und Locomotiven angegeben.

## Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen und mit dem Zollgewichte.

preussisch	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	1 Pfund.	0,9354 Pfd.
1 Centr.	1,1 Centr.	1,029 Cntr.

französisch	braunschw.	Zollgewicht
1 Kilog.	2,138 Pfd.	2 Pfund.
100 Kilog.	2,138 Ctr.	2 Centner.

englisch	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	0,9698 Pfd.	0,9072 Pfd.
1 Centr.	1,086 Ctr.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	21,72 Ctr.	20,32 Ctr.

## C. M ü n z e.

## Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Gutegroschen.	Pfennige.
1	24 1	288 12

## Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler.	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Gutegroschen.	1,25 Silbergr.	15,42 Centimen.	0,1216 Schilling. 1,459 Pence.
1 Pfennig.	1,25 Silberpf.	1,285 Centimen.	0,1216 Pence.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

preussisch.	braunschweigisch.
1 Thaler.	1 Thaler.

französisch.	braunschweigisch.
1 Franken.	0,27 Thaler. oder 6,48 Gutegr.

englisch.	braunschweigisch.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeiße der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.  
 Personenmeiße » » » 1 Person » » » » 1 »  
 Centnermeiße » » » 1 Centner » » » » 1 »  
 Fahrmeiße » » » 1 Zuge » » » » 1 »